

**Von:**  
**Gesendet:**  
**An:**  
**Betreff:**

Florian Ney  
Dienstag, 30. April 2024 09:14  
[REDACTED]  
BSWAG - Aktuelles Beispiel mit neu vorliegendem Umleiterkonzept  
Hamburg-Hannover

Guten Morgen Herr Wunderlich,

ich hoffe ich überfrachte Sie nicht zu sehr mit E-Mails. In aller Kürze möchte ich Ihnen die gravierenden wirtschaftlichen Folgen umleitungsintensiver Vollsperrungen an einem anderen **aktuell gewordenen** Beispiel darlegen. Möglich wurde das, weil die DB InfraGO vor wenigen Tagen ihren Entwurf für das Umleiterkonzept bei der **2026** geplanten Vollsperrung der Strecke **Hamburg-Hannover** vorgestellt hat. Von den täglich bis zu 180 Güterzüge auf dieser über Lüneburg, Uelzen und Celle führenden Strecke in der Nord-Süd-Relation sollen demnach 60 großräumig westlich über Bremen-Osnabrück-Ruhrgebiet-Mittelrheintal umgeleitet werden.

Wir haben ein Mitglied gebeten, das konkret für eine reale Verbindung im Seecontainer-Transport von Hamburg nach München berechnen zu lassen. Pro Zugfahrt fallen **235 Mehrkilometer** an. Die Differenz ergibt sich aus 820 Kilometern auf dem üblichen Laufweg (über Bebra) zu dann 1.055 Kilometer. Mit den bekannten Zusatzkosten von 16,08 Euro pro zusätzlichem Zugkilometer ergeben sich höhere Betriebskosten für das betreffende Bahnunternehmen von **knapp 3.800 Euro**. Das entspricht rund 30 Prozent der bisherigen Gesamtkosten (unter der positivistischen Annahme unveränderter Trassenpreisförderung).

Die Tatsache, dass durch die planmäßig (!) 5,5 Stunden längere Fahrzeit – mitten durch einige der ärgst belasteten Knoten im deutschen Schienennetz – der übliche Lok-Wagen-Rundlauf (HH-M-HH-M- usw.) des Unternehmens nicht mehr funktioniert und zusätzliche Fahrzeuge und Personale gebraucht werden oder weniger gefahren wird, sind hier – wie auch in unserem Vorschlag für die Kompensationskosten - nicht berücksichtigt. Nachrichtlich: Das Unternehmen geht von rd. 18 Prozent höheren Kosten aus, wenn es alle bisherigen Verkehre mit zusätzlichen Ressourcen fahren wollen würde.

Dieser reale Fall zeigt unseres Erachtens noch einmal ganz deutlich, was speziell durch Vollsperrungen von Hauptkorridoren im Markt droht: nämlich eine massive Preissteigerung, die zur massiven Abwanderung auf den Lkw führen würde, wenn sie nicht teilweise kompensiert wird.

Mit freundlichen Grüßen  
Florian Ney

**Florian Ney**  
*Verkehrs- und Eisenbahnpolitischer Referent*



**DIE GÜTERBAHNEN**  
*Weil Gut auf der Schiene besser ist.*

DIE GÜTERBAHNEN  
Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.  
Reinhardtstraße 46  
10117 Berlin

#gernePerDu

E-Mail: [ney@netzwerk-bahnen.de](mailto:ney@netzwerk-bahnen.de)

Mobil: +49 175 331 0040

Internet: [www.die-gueterbahnen.com](http://www.die-gueterbahnen.com)

Social-Media: [X](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

**Kennen Sie schon unseren Film?** Den finden Sie hier: <https://die-gueterbahnen.com/film>

Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)

Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik Würdemann

---

**Von:** Florian Ney

**Gesendet:** Freitag, 26. April 2024 11:42

**An:** [REDACTED]

**Betreff:** BSWAG- Nachlieferung Kostenschätzung für Umleiterverkehre im SGV

Sehr geehrter Herr Wunderlich,

weil wir gestern drüber geredet hatten, hier noch einmal mit Bezug auf unsere Betriebsmehrkostenrechnung Schienengüterverkehr für das Jahr 2026 (132 Mio. Euro ohne Berücksichtigung der „Bagatellgrenze“) unsere Einschätzungen, wie das wohl in den anderen Jahren aussähe. Dazu folgende Information:

Die Korridore Riedbahn (2024) und Emmerich-Oberhausen (2025) gelten in der Hinsicht als unkritisch. Für die Korridorsperrung Hamburg-Berlin (2025) fehlen uns leider die Basisdaten zum Umleiterkonzept (die uns die DB InfraGO AG für das Jahr 2026 zur Verfügung gestellt hatte). Das müssen wir ggf. kurzfristig nachreichen.

Auch für die Jahre ab 2027 gibt es diese Daten noch nicht. Eine „Doppel-Daumen“-Abschätzung der Umleiterwege (unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Belastung der voll gesperrten mit Zügen) im Vergleich zur Modellrechnung 2026 ergibt aus unserer Sicht für die Jahre 2027 und 2029 vermutlich einen etwas geringeren Kompensationsaufwand und für die Jahre 2028 und vor allem 2030 einen etwas höheren Kompensationsaufwand als die ca. 100 Mio. Euro, die wir unter Berücksichtigung der Bagatellgrenze von 30 km für 2026 erwarten. Je weiter entfernt das Jahr, desto unsicherer ist der Einfluss von verkehrlicher und Betriebskostenentwicklung (steigernde Effekte) und des Ausbaus von parallelen Strecken/kleinen und mittleren Maßnahmen (dämpfender Effekt). Wie gesagt: Mindereinnahmen der EVU durch schlechtere Auslastung und entfallende Züge sind NICHT berücksichtigt (analog zur Modellrechnung 2026). Grundlage der Abschätzung ist die in der anhängenden Datei dokumentierte Abschätzung durch Mitglieder unseres Verbandes zur Kritikalität aller Korridore.

Mit freundlichen Grüßen

**Florian Ney**

*Verkehrs- und Eisenbahnpolitischer Referent*



# DIE GÜTERBAHNEN

Weil Gut auf der Schiene besser ist.

DIE GÜTERBAHNEN

Netzwerk Europäischer Eisenbahnen (NEE) e.V.

Reinhardtstraße 46

10117 Berlin

#gernePerDu

E-Mail: [ney@netzwerk-bahnen.de](mailto:ney@netzwerk-bahnen.de)

Mobil: +49 175 331 0040

Internet: [www.die-gueterbahnen.com](http://www.die-gueterbahnen.com)

Social-Media: [X](#) [LinkedIn](#) [Instagram](#) [YouTube](#)

**Kennen Sie schon unseren Film?** Den finden Sie hier: <https://die-gueterbahnen.com/film>

Lobbyregister des Bundestages: [R000422](#)

Vorstand: Ludolf Kerkeling (Vorstandsvorsitzender), Sven Flore (stellvertr. Vorsitzender), Gerhard Timpel (Schatzmeister), Roger Mahler, Thilo Beuven, Jan Elfenhorst, Henrik Würdemann